



Urteil vom 9. Juni 2026

mitgeteilt am 10. Juni 2026

[Gegen dieses Urteil wurde Beschwerde erhoben. Das Verfahren ist am Bundesgericht hängig (1C_390/2026)]

Referenz	VR1 26 9
Instanz	Erste verfassungs- und verwaltungsrechtliche Kammer
Besetzung	Audétat, Vorsitz Pedretti und von Salis Hemmi, Aktuarin
Parteien	A._____ Beschwerdeführer vertreten durch Rechtsanwalt MLaw Fabian Voegtlin gegen Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit Graubünden Beschwerdegegner
Gegenstand	Führerausweisentzug

Sachverhalt

A. A._____ (Jahrgang 1956) überschritt am _____ um 08:30 Uhr mit dem auf die Firma B._____ zugelassenen Personenwagen C._____ mit Kontrollschild Z.1._____ auf der D._____ in E._____, Gemeinde F._____, in Fahrtrichtung G._____ auf der Höhe der Sägerei die signalisierte Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h um toleranzbereinigte 31 km/h.

B. Mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Graubünden vom 26. Juni 2025 wurde A._____ der groben Verletzung von Verkehrsregeln für schuldig befunden und mit einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen à CHF 150.00, bedingt aufgeschoben bei einer Probezeit von drei Jahren, sowie einer Busse von CHF 2'600.00 bestraft. Dieser Strafbefehl ist in Rechtskraft erwachsen.

C. Nach Gewährung des rechtlichen Gehörs entzog das Strassenverkehrsamt Graubünden A._____ mit Verfügung vom 12. September 2025 den Führerausweis für die Dauer von zwölf Monaten.

D. Die dagegen erhobene Beschwerde wies das Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit Graubünden (DJSG) mit Verfügung vom 11. Februar 2026 ab. Zur Begründung führte es im Wesentlichen aus, dass entgegen der Auffassung von A._____ eine schwere Widerhandlung gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG vorliege. Zudem entspreche die verfügte Entzugsdauer der gesetzlichen Mindestentzugsdauer und sei nicht zu beanstanden.

E. Hiergegen liess A._____ (nachfolgend: Beschwerdeführer) am 4. März 2026 Beschwerde an das Obergericht des Kantons Graubünden erheben und beantragen, die angefochtene Verfügung vom 11. Februar 2026 sei aufzuheben und ihm sei der Führerausweis wegen mittelschwerer Widerhandlung im Sinne von Art. 16b Abs. 2 lit. a SVG für maximal drei Monate zu entziehen. Eventualiter sei der Beginn des Führerausweisentzugs auf sechs Monate ab Erlass des Beschwerdeentscheids festzulegen. In prozessualer Hinsicht beantragte er die Gewährung der aufschiebenden Wirkung. Zur Begründung brachte der Beschwerdeführer im Wesentlichen vor, dass die Annahme einer schweren Widerhandlung nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG nicht haltbar sei. Unter den konkreten Umständen sei von einer mittelschweren Widerhandlung gemäss Art. 16b Abs. 1 SVG auszugehen. Dabei liege die Mindestentzugsdauer bei einem Monat. Ein Entzug von maximal drei Monaten trage dem Warnzweck hinreichend Rechnung und sei angesichts der gesamten Umstände angemessen.

F. Am 9. März 2026 erkannte der Vorsitzende der Beschwerde die aufschiebende Wirkung im Sinne des Nichtentzugs des Führerausweises während des Verfahrens vor Obergericht zu.

G. Das DJSG (nachfolgend: Beschwerdegegner) schloss in seiner Vernehmlassung vom 13. März 2026 auf Abweisung der Beschwerde. Zur Begründung verwies es im Wesentlichen auf die angefochtene Verfügung.

H. Am 30. April 2026 replizierte der Beschwerdeführer bei unveränderten Anträgen und vertiefte seinen Standpunkt.

I. Der Beschwerdegegner reichte keine weitere Stellungnahme ein.

Auf die weiteren Ausführungen in den Rechtsschriften, die angefochtene Verfügung sowie die eingereichten Akten wird, soweit erforderlich, in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.

Erwägungen

1. Gemäss Art. 49 Abs. 1 lit. c VRG (BR 370.100) beurteilt das Obergericht Entscheide der kantonalen Departemente, soweit diese nicht nach kantonalem oder eidgenössischem Recht endgültig sind oder bei einer anderen Instanz angefochten werden können. Der vorliegend angefochtene Entscheid des Beschwerdegegners vom 11. Februar 2026 ist weder endgültig noch kann er bei einer anderen Instanz angefochten werden. Folglich stellt er ein taugliches Anfechtungsobjekt für ein Verfahren vor dem Obergericht des Kantons Graubünden dar. Als formeller und materieller Adressat des angefochtenen Entscheids ist der Beschwerdeführer davon überdies berührt und er weist ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung auf (Art. 50 VRG). Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 38 Abs. 1 und 2 sowie Art. 52 Abs. 1 VRG) ist demnach einzutreten.

2. Mit der Beschwerde an das Obergericht können Verletzungen des Rechts einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden; die Rüge der Unangemessenheit ist ausgeschlossen (vgl. Art. 51 Abs. 1 VRG).

3. Streitig und zu prüfen ist, ob der Beschwerdegegner den verfügten Entzug des Führerausweises für die Dauer von zwölf Monaten gegenüber dem Beschwerdeführer zu Recht bestätigt hat.

4.1. Der Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung gebietet, widersprüchliche Entscheide im Rahmen des Möglichen zu vermeiden. Die Verwaltungsbehörde darf deshalb beim Entscheid über die Massnahme von den tatsächlichen Feststellungen des Strafrichters nur abweichen, wenn sie Tatsachen feststellt und ihrem Entscheid zugrunde legt, die dem Strafrichter unbekannt waren, wenn sie zusätzliche Beweise erhebt oder wenn der Strafrichter bei der Rechtsanwendung auf den Sachverhalt nicht alle Rechtsfragen abgeklärt hat (vgl. BGE 139 II 95 E. 3.2; Urteil des Bundesgerichts 1C_453/2018 vom 22. August 2019 E. 2.1). Diese Rechtsprechung ist auch anwendbar auf einen Strafentscheid, der – wie vorliegend – im Strafbefehlsverfahren erlassen wurde, und zwar selbst dann, wenn er ausschliesslich auf einem Polizeirapport beruht. Dies gilt insbesondere dann, wenn die beschuldigte Person wusste oder angesichts der Schwere der ihr vorgeworfenen Delikte voraussehen musste, dass gegen sie ein Führerausweisentzugsverfahren eröffnet würde und sie es trotzdem unterlässt oder darauf verzichtet, im Rahmen des (summarischen) Strafverfahrens die ihr garantierten Verteidigungsrechte geltend zu machen und allenfalls die ihr zustehenden Rechtsmittel zu ergreifen. Unter diesen Umständen darf die betroffene Person nicht das Verwaltungsverfahren abwarten, um allfällige Rügen vorzubringen und Beweisanträge zu stellen, sondern sie ist nach Treu und Glauben verpflichtet, dies bereits im Rahmen des (summarischen) Strafverfahrens zu tun, sowie allenfalls die nötigen Rechtsmittel zu ergreifen (vgl. BGE 123 II 97 E. 3c/aa; Urteil des Bundesgerichts 1C_33/2018 vom 6. Juli 2018 E. 3.2).

Mit Schreiben vom 4. Juli 2025 informierte das Strassenverkehrsamt Graubünden den Beschwerdeführer über die Einleitung eines Verfahrens betreffend Führerausweisentzug gemäss Art. 16 ff. SVG (vgl. act. C.1.2). Die gegen den Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Graubünden vom 26. Juni 2025 am 9. Juli 2025 erhobene Einsprache zog der Beschwerdeführer Ende Juli 2025 vorbehaltlos zurück, weshalb mit Verfügung der Staatsanwaltschaft Graubünden vom 6. August 2025 in Abschreibung des Untersuchungsverfahrens die Rechtskraft des Strafbefehls vom 26. Juni 2025 festgestellt wurde (vgl. act. B.1 S. 2). Insofern muss sich der Beschwerdeführer die tatsächlichen Feststellungen der Staatsanwaltschaft anrechnen lassen. Somit hat der Beschwerdeführer am 21. März 2025 die signalisierte Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h um toleranzbereinigte 31 km/h überschritten (vgl. act. B.1 S. 2). Dieser Sachverhalt wird vom Beschwerdeführer anerkannt (vgl. insbesondere Formular «Lenker/in» vom 5. April 2025 [act. C.1.1]).

4.2. In der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts – namentlich auch des Verschuldens – ist die Verwaltungsbehörde demgegenüber grundsätzlich frei und nicht an das Urteil des Strafgerichts gebunden, ausser – vorliegend aber nicht ersichtlich – die rechtliche Qualifikation hängt stark von der Würdigung von Tatsachen ab, die das Strafgericht besser kennt, etwa weil es die beschuldigte Person persönlich einvernommen hat. Auch in diesem Zusammenhang hat sie jedoch den eingangs genannten Grundsatz, widersprüchliche Urteile zu vermeiden, gebührend zu berücksichtigen (vgl. BGE 136 II 447 E. 3.1; Urteile des Bundesgerichts 1C_51/2025 vom 24. Oktober 2025 E. 4.3, 1C_334/2019 vom 11. Februar 2020 E. 3.2 und 1C_421/2019 vom 20. Dezember 2019 E. 3.1).

5.1. Die Voraussetzungen für den Entzug des Führerausweises sind in Art. 16 ff. SVG geregelt. Gemäss Art. 16 Abs. 2 SVG wird nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz (OBG; SR 314.1) ausgeschlossen ist, der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen.

5.2. Das Gesetz unterscheidet zwischen der leichten, mittelschweren und schweren Widerhandlung (Art. 16a-16c SVG). Gemäss Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG begeht eine leichte Widerhandlung, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und ihn dabei nur ein leichtes Verschulden trifft. Eine mittelschwere Widerhandlung begeht, wer durch Verletzung von Verkehrsregeln eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG). Nach Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG begeht eine schwere Widerhandlung, wer durch grobe Verletzung von Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt. Die schwere Widerhandlung im Administrativmassnahmenrecht entspricht inhaltlich der strafrechtlichen groben Verkehrsregelverletzung gemäss Art. 90 Abs. 2 SVG (vgl. BGE 141 II 220 E. 3.3.3, 132 II 234 E. 3.2 und 123 II 37 E. 1b; Urteil des Bundesgerichts 1C_250/2017 vom 7. September 2017 E. 2.1).

5.3. Im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitungen hat die Rechtsprechung schematische Regeln entwickelt, um zwecks Bestimmung der Mindestentzugsdauer leichte, mittelschwere und schwere Widerhandlungen voneinander abzugrenzen. Grundsätzlich wird gestützt auf die allgemeinen Gefährdungstatbestände in Art. 16a-16c SVG ein Warnungsentzug resp. eine Verwarnung ausgesprochen, wenn die Geschwindigkeitsüberschreitung so gross ist, dass das Ordnungsbussenverfahren nicht mehr zur Anwendung kommt (vgl. Art. 16 Abs. 2 SVG). Gemäss Ordnungsbussenkatalog werden Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts bis 15 km/h im

Ordnungsbussenverfahren abgewickelt (vgl. Anhang 1 Ziff. 303 der Ordnungsbussenverordnung [OBV; SR 314.11]). Darüberliegende Geschwindigkeitsüberschreitungen haben gemäss Rechtsprechung die in Art. 16a-16c SVG angedrohten Konsequenzen, sofern im Einzelfall keine zusätzliche Widerhandlung und keine besonderen Umstände vorliegen (siehe zum Ganzen: RÜTSCHÉ, in: Niggli/Probst/Waldmann [Hrsg.], Basler Kommentar SVG, 2014, Art. 16 N 101).

Die von der Rechtsprechung im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitung festgesetzten Grenzwerte stehen einerseits im Dienst der Rechtsgleichheit und der Rechtssicherheit; andererseits ist ein gewisser Schematismus angesichts der Häufigkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen unabdingbar (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_87/2016 vom 13. Juni 2016 E. 2.1.2, 1C_710/2013 vom 7. Januar 2014 E. 2.5 und 1C_263/2011 vom 22. August 2011 E. 2.5). Für die schematische Einordnung sind die konkreten Umstände grundsätzlich nicht massgebend, insbesondere vermögen günstige Strassen-, Sicht- und Verkehrsverhältnisse allein eine vom Schema abweichende Beurteilung von vornherein nicht zu rechtfertigen (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_87/2016 vom 13. Juni 2016 E. 2.2, 1C_710/2013 vom 7. Januar 2014 E. 2.6 und 1C_404/2011 vom 16. März 2012 E. 3.3). Die Schematisierung entbindet die Entzugsbehörde jedoch dennoch nicht davon, den Umständen des Einzelfalls Rechnung zu tragen. So hat sie einerseits zu prüfen, ob besondere Umstände vorliegen, welche die Verkehrsregelverletzung weniger gravierend erscheinen lassen und andererseits hat sie die konkreten Umstände des Einzelfalls bei der Bemessung der Entzugsdauer zu berücksichtigen (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_210/2020 vom 30. November 2020 E. 2.2, 1C_35/2019 vom 2. Juli 2019 E. 4.1.1 und 1C_454/2018 vom 21. Dezember 2018 E. 3.3).

5.4. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist objektiv eine schwere Verkehrsgefährdung gemäss Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG zu bejahen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts um 25 km/h oder mehr überschritten worden ist (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_635/2023 vom 15. Oktober 2024 E. 4.1, 1C_454/2018 vom 21. Dezember 2018 E. 3.3, 1C_335/2011 vom 26. Oktober 2011 E. 2.2 und 1C_83/2008 vom 16. Oktober 2008 E. 2.1).

Subjektiv erfordert der Tatbestand der schweren Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz ein rücksichtsloses oder sonst schwerwiegend verkehrswidriges Verhalten, d.h. ein schweres Verschulden, bei fahrlässigem Handeln mindestens grobe Fahrlässigkeit (vgl. BGE 142 IV 93 E. 3.1 und 131 IV 133 E. 3.2; Urteile des Bundesgerichts 1C_626/2021 vom 3. November 2022 E. 3.1,

1C_454/2018 vom 21. Dezember 2018 E. 3.3, 1C_50/2017 vom 16. Mai 2017 E. 4.1 und 1C_87/2016 vom 13. Juni 2016 E. 2.1.1).

5.5. Der Beschwerdeführer hat unstreitig innerorts die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um toleranzbereinigte 31 km/h überschritten und damit – ungeachtet der konkreten Umstände – in objektiver Hinsicht eine schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG begangen. Auf die konkreten Umstände (vgl. Erwägung 5.3 hiuvor) ist nachfolgend Bezug zu nehmen.

6.1. Nach Art. 32 Abs. 1 Satz 1 SVG ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Art. 27 Abs. 1 Satz 1 SVG verpflichtet den Fahrzeuglenker zur Beachtung von Signalen und Markierungen. Laut Art. 32 Abs. 2 SVG hat der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen zu begrenzen. Gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h.

6.2. Im Zusammenhang mit der Verkehrsgefährdung ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei Vorschriften über die Geschwindigkeit um grundlegende Verkehrsregeln handelt, die wesentlich für die Gewährleistung der Sicherheit des Strassenverkehrs sind (vgl. BGE 123 II 37 E. 1c und 121 IV 230 E. 2c; Urteil des Bundesgerichts 6B_171/2010 vom 19. April 2010 E. 3.1). Verkehrsteilnehmer dürfen grundsätzlich darauf vertrauen, dass Signale und Markierungen befolgt werden und motorisierte Lenker nicht mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind (Art. 27 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 32 Abs. 1 SVG). Geschwindigkeitsüberschreitungen stellen je nach Mass eine mehr oder weniger grosse, zumindest abstrakte Verkehrsgefährdung dar, denn wer sie missachtet, gefährdet Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer. Der Lenker hat deshalb den Geschwindigkeitsbegrenzungen besondere Aufmerksamkeit zu schenken (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_224/2010, 1C_238/2010 vom 6. Oktober 2010 E. 4.4). Die Gefährdung korrekt fahrender Fahrzeuglenker steigt mit der Zunahme der Geschwindigkeitsüberschreitung. Auf die Intensität dieser Gefährdung hat das Motiv der Begrenzung der Geschwindigkeit keinen Einfluss (vgl. BGE 113 Ib 143 E. 3; Urteil des Bundesgerichts 1C_224/2010, 1C_238/2010 vom 6. Oktober 2010 E. 3.3).

Eine übersetzte Geschwindigkeit stellt gerade innerorts eine erhebliche Gefahr dar. Die Zahl der vom Lenker zu verarbeitenden Reize ist innerorts grösser als ausserorts und auf der Autobahn, was eine gesteigerte Aufmerksamkeit erfordert. Zudem sind innerorts schwache Verkehrsteilnehmer vorhanden (Fussgänger,

Velofahrer), die – vor allem Kinder und ältere Menschen – einem besonderen Risiko ausgesetzt sind. Darüber hinaus besteht eine erhöhte Gefahr von Seitenkollisionen. Die anderen Verkehrsteilnehmer dürfen sich, auch soweit sie wartepflichtig sind, auf den Vertrauensgrundsatz berufen. Sie müssen sich nicht darauf einstellen, dass ein Fahrzeug innerorts mit einer übersetzten Geschwindigkeit herannaht. Welche schwerwiegenden Folgen Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts, wo Fahrzeug-Fussgänger-Kollisionen häufig sind, haben können, zeigen physikalische Berechnungen (vgl. BGE 123 II 37 E. 1d; Urteile des Bundesgerichts 1C_438/2012 vom 17. Juni 2013 E. 2.2.1, 1C_144/2011 vom 26. Oktober 2011 E. 3.3 und 1C_222/2008 vom 18. November 2008 E. 2.2.4).

6.3. Im Bereich der Messstelle verläuft die D._____ zwar unbestrittenermassen über etwa 500 Meter gerade und die Strassenränder sind frei von sichtbehindernden Bäumen bzw. Büschen (vgl. Fotos im Rechtshilfegesuch vom 25. März 2025 [act. C.1.1]; Rapport der Kantonspolizei Graubünden vom 28. Mai 2025 S. 2 [act. C.1.1]; <https://map.gis.gr.ch/>, Thema Weg- und Strassennetz, Luftbild, besucht am 9. Juni 2026; Google-Street-View [<https://www.google.com/maps/>, besucht am 9. Juni 2026]). Jedoch befindet sich im Bereich der Messstelle die I._____. Dabei handelt es sich um eine Sägerei und Holzhandlung mit mehreren Gebäuden, Lagerhallen sowie Aussenlagern, die sich rechts und links neben der Strasse befinden. Zudem befinden sich beidseitig nahe bei der Strasse mehrere, teilweise nicht gut einsehbare Vorplätze dieser Unternehmung, von denen aus ein direktes Einmünden in die D._____ möglich ist (vgl. <https://map.gis.gr.ch/>, Thema Weg- und Strassennetz, Luftbild, besucht am 9. Juni 2026; Google-Street-View [<https://www.google.com/maps/>, besucht am 9. Juni 2026]; https://www.E._____.ch, besucht am 9. Juni 2026; Fotos im Rechtshilfegesuch vom 25. März 2025 [act. C.1.1]; Rapport der Kantonspolizei Graubünden vom 28. Mai 2025 S. 2 [act. C.1.1]). Ausserdem ist darauf hinzuweisen, dass die I._____ jeweils von Montag bis Freitag von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr bzw. von 13:00 Uhr bis 17:00 Uhr geöffnet hat (vgl. https://www.E._____.ch, besucht am 9. Juni 2026). Sodann ist die D._____ im Bereich der Messstelle beidseitig mit einem markierten Radstreifen ausgestaltet und auf der rechten Strassenseite befindet sich im Bereich der besagten Unternehmung ein – teilweise schmales – Trottoir, das auf beiden Seiten zu einem Vorplatz führt; Fussgängerstreifen sind im Bereich der Messstelle unstreitig nicht vorhanden (vgl. Google-Street-View [<https://www.google.com/maps/>, besucht am 9. Juni 2026]; Fotos im Rechtshilfegesuch vom 25. März 2025 [act. C.1.1]; Rapport der Kantonspolizei Graubünden vom 28. Mai 2025 S. 2 [act. C.1.1]). Insofern musste der Beschwerdeführer am Freitag, 21. März 2025 um 08:30 Uhr, insbesondere

durchaus mit der Möglichkeit rechnen, dass sich im Bereich der besagten Unternehmung – für ihn teilweise nicht gut einsehbar – Angestellte (mit gewerblichen Fahrzeugen) anschickten, auf die D._____ zu gelangen bzw. diese zu überqueren. Auch ist davon auszugehen, dass wenn ein Fahrzeuglenker – wie vorliegend – mit einer Geschwindigkeit von 81 km/h und mehr unterwegs ist, dies zwangsläufig eine deutliche Verlängerung des Bremswegs zur Folge hat, im Vergleich zu jenem bei der gesetzlich zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Angesichts der dargelegten Umstände hat der Beschwerdeführer mit seiner Geschwindigkeitsüberschreitung von 31 km/h entgegen seiner Auffassung eine erhöhte abstrakte Gefährdungslage geschaffen und damit eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG dargestellt.

6.4. Soweit der Beschwerdeführer dem Beschwerdegegner eine unvollständige Tatsachenfeststellung bzw. eine unrichtige Rechtsanwendung vorwirft und geltend macht, dass Letzterer einen starren Schematismus angewendet habe, ohne in objektiver Hinsicht zu prüfen, ob besondere Umstände vorlägen, die die Verkehrsregelverletzung weniger gravierend erscheinen lassen könnten, verfährt dies nicht. Dass der Beschwerdegegner die vorgebrachten Umstände im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsanzeige des Autodisplays zwar in subjektiver Hinsicht bei der rechtlichen Würdigung des Verschuldens, nicht aber in objektiver Hinsicht bei der Beurteilung der verursachten Gefährdung berücksichtigt hat (vgl. act. B.1 S. 9 ff.), ist nicht zu beanstanden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_265/2025 vom 23. Oktober 2025 E. 2.2.1). Abgesehen davon hat sich der Beschwerdegegner in objektiver Hinsicht bei der Beurteilung der verursachten Gefährdung mit den Vorbringen des Beschwerdeführers in Bezug auf günstige Strassen-, Sicht- und Verkehrsverhältnisse auseinandergesetzt und diesbezüglich zu Recht festgehalten, dass solche Umstände (allein) die objektive Qualifikation nicht zu relativieren vermöchten (vgl. act. B.1 S. 9 f.; siehe Erwägung 5.3 hiavor).

7.1. Wer die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts um 25 km/h oder mehr überschreitet, tut das in der Regel mindestens grobfahrlässig. Der subjektive Tatbestand der groben Verkehrsregelverletzung ist hier deshalb regelmässig zu bejahen, es sei denn, es bestehe eine Ausnahmesituation. Eine solche kommt allenfalls dann in Betracht, wenn der Lenker aus nachvollziehbaren Gründen gemeint hat, er befinde sich noch nicht oder nicht mehr im Innerortsbereich (vgl. BGE 123 II 37 E. 1f; Urteile des Bundesgerichts 1C_635/2023 vom 15. Oktober 2024 E. 4.1 und 1C_536/2022 vom 25. Juli 2023 E. 4.1.3).

7.2. Gestützt auf die Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) angebrachte Verkehrssignale sind zu befolgen (Art. 27 Abs. 1 Satz 1 SVG). Die Signale

«Höchstgeschwindigkeit» (Signal Nr. 2.30 gemäss Anhang 2 SSV) und «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (Signal Nr. 2.30.1) nennen die Geschwindigkeit in Stundenkilometern (km/h), welche die Fahrzeuge auch bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht überschreiten dürfen. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit wird mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit» (Signal Nr. 2.53) oder «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (Signal Nr. 2.53.1) aufgehoben (Art. 22 Abs. 1 SSV). Der Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird mit dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (Nr. 2.30.1) dort angezeigt, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt. Das Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (Nr. 2.53.1) angezeigt; es steht dort, wo keine der beiden Strassenseiten mehr dicht bebaut ist (Art. 22 Abs. 3 SSV).

Gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h in Ortschaften. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt im ganzen dichtbebauten Gebiet der Ortschaft; sie beginnt beim Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (Signal Nr. 2.30.1) und endet beim Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (Signal Nr. 2.53.1; Art. 4a Abs. 2 Satz 1 VRV).

7.3. Unter den Verfahrensbeteiligten ist unbestritten, dass die «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (Signal Nr. 2.30.1) am Ortseingang (in Fahrtrichtung) gültig signalisiert war und diese bis zum Standort der Geschwindigkeitsmessung nicht aufgehoben wurde; das Signal Nr. 2.53.1 «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» befand sich erst nach der I._____ nach einer Rechtskurve und im Bereich des Zollübergangs (in Fahrtrichtung) war unbestrittenermassen keine Geschwindigkeitssignalisation angebracht (vgl. <https://map.geo.gr.ch/>, Thema Verkehr, Strassensignalisation, besucht am 9. Juni 2026; Google-Street-View [<https://www.google.com/maps/>], besucht am 9. Juni 2026]; siehe auch Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 7. April 2025 [act. C.1.1], worin er insbesondere festhielt, dass sie zu viert auf dem Weg von J._____ nach K._____ gewesen seien). Soweit der Beschwerdeführer den Innerortscharakter der massgebenden Strecke bestreitet, kann ihm nicht gefolgt werden. Zwar ist ihm darin beizupflichten, dass die D._____ im Bereich der Messstelle – wie dargelegt – gerade verläuft und keine Fussgängerstreifen vorhanden sind (vgl. Erwägung 6.3 hiavor). Allerdings weist der Strassenabschnitt, auf welchem der Beschwerdeführer die Geschwindigkeitsüberschreitung beging,

durchaus innerortscharakteristische Elemente auf. Insbesondere ist der Streckenabschnitt nach dem Zollübergang grösstenteils beidseitig überbaut. Während zunächst im Bereich eines kurzen Abschnitts nur die rechte Strassenseite bebaut ist, sind im darauffolgenden Bereich der I._____ beide Strassenseiten dicht bebaut (vgl. <https://map.gis.gr.ch/>, besucht am 9. Juni 2026; Google-Street-View [<https://www.google.com/maps/>, besucht am 9. Juni 2026]). Ausserdem bestehen von den Vorplätzen der besagten Unternehmung – wie dargelegt – unmittelbare Zugänge zur D._____ (vgl. Erwägung 6.3 hiavor). Gemäss rechtskräftigem Zonenplan sind die nach dem Zollübergang auf der rechten und linken Strassenseite liegenden Grundstücke der Zentrumszone zugewiesen und die anschliessenden Grundstücke auf der rechten und linken Strassenseite liegen in der Arbeitszone (vgl. <https://map.gis.gr.ch/>, Thema Raumplanung - Nutzungsplanung, besucht am 9. Juni 2026). Dass es sich grösstenteils um ein Gewerbegebiet und nicht um ein typisches Wohngebiet handelt, lässt nicht per se auf einen Ausserortscharakter der massgebenden Strecke schliessen (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_635/2023 vom 15. Oktober 2024 E. 3.4.2 und 1C_303/2007 vom 15. Mai 2008 E. 7.3). Dies anerkennt denn auch der Beschwerdeführer. Insofern ist nicht zu beanstanden, wenn der Beschwerdegegner festhält, es gebe keine Grundlage dafür, dass nur Wohnzonen zu einem Innerortsbereich gehörten. Hinzu kommt, dass die D._____ vor dem Zollübergang linksseitig (in Fahrtrichtung) an der Zentrumszone mit namentlich Wohnhäusern vorbeiführt, die von der Hauptstrasse bzw. von der Tankstelle aus gut ersichtlich sind (vgl. Google-Street-View [<https://www.google.com/maps/>, besucht am 9. Juni 2026]; <https://map.gis.gr.ch/>, Thema Raumplanung - Nutzungsplanung, besucht am 9. Juni 2026). Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, dass im Bereich des Zollübertritts keine erneute 50-km/h-Signalisation bestanden habe, vermag er nichts zu seinen Gunsten abzuleiten, zumal die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beim Signal «*Höchstgeschwindigkeit 50 generell*» beginnt und beim Signal «*Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell*» endet (vgl. Erwägung 7.2 hiavor). Dass es allgemein an einer gültigen Signalisation gefehlt habe, macht er hingegen zu Recht nicht geltend. Vor diesem Hintergrund kann entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht von einem fehlenden Innerortscharakter des Beurteilungssperimeters ausgegangen werden.

Daran ändert auch der Umstand, dass die Fahrzeuganzeige nach dem Zollübergang «*80 km/h in 150 m*» anzeigte (vgl. das dem Strassenverkehrsamt am 28. August 2025 eingereichte Video), nichts. In seiner Stellungnahme vom 7. April 2025 an die Kantonspolizei Graubünden führte der Beschwerdeführer namentlich aus, dass er im Grenzbereich von den Diskussionen um den Fahrerwechsel

abgelenkt gewesen sei und nach der Grenze auf das Gaspedal gedrückt und damit zu stark beschleunigt habe; das Auto habe ihm die Geschwindigkeitsüberschreitung gemeldet bzw. die Mitfahrerinnen hätten ihn darauf aufmerksam gemacht, so dass er vom Gaspedal gegangen sei. Ausführungen zur Geschwindigkeitsanzeige des Autodisplays machte der Beschwerdeführer damals nicht (vgl. act. C.1.1). Insofern überzeugt nicht, wenn der Beschwerdeführer nachträglich vorbringt, er sei durch die Anzeige im Auto darin bestärkt worden, dass in Kürze eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gelte, und habe nach rund 150 Metern auf 80 km/h beschleunigt. Es ist mit Blick auf das Gesagte wohl eher davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer nicht auf die (fehlerhafte) Fahrzeuganzeige achtete. Dafür spricht auch, dass er in seiner Stellungnahme vom 7. April 2025 in Bezug auf den Zollbereich von einer 20-er Zone ausging (vgl. act. C.1.1), obwohl im Autodisplay – unterhalb der von ihm vorgebrachten Anzeige – die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angezeigt wurde (vgl. das dem Strassenverkehrsamt am 28. August 2025 eingereichte Video). Selbst wenn der Darstellung des Beschwerdeführers gefolgt würde, ist festzuhalten, dass von einem sorgfältigen Fahrzeuglenker erwartet werden muss, dass er sich auch nach einer Fahrtunterbrechung bewusst macht, in welchem Signalisationsbereich er sich befindet bzw. welche lokale Höchstgeschwindigkeit massgeblich ist (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_303/2007 vom 15. Mai 2008 E. 7.2). Insofern hätte sich der Beschwerdeführer entgegen seiner Auffassung nach dem bei der Tankstelle unmittelbar vor dem Zollübergang erfolgten Fahrerwechsel bei Einhaltung der von Art. 26 i.V.m. Art. 27 Abs. 1 sowie Art. 32 Abs. 1 und Abs. 2 SVG geforderten Aufmerksamkeit die geltende Höchstgeschwindigkeit bewusst machen müssen und sich nicht ohne Weiteres auf die (fehlerhafte) Fahrzeuganzeige verlassen dürfen. Zudem musste dem Beschwerdeführer, welcher gemäss seinen eigenen Angaben aufgrund seiner vermehrten Reisetätigkeit häufig mit dem Fahrzeug unterwegs ist, bewusst sein, dass die Autodisplayanzeige falsch sein kann. Auch ist unbestritten, dass auf der langen geraden Strecke nach dem Zollübergang eine der Fahrzeuganzeige («80 km/h in 150 m») entsprechende Signalisation nicht angebracht war. Am Gesagten ändert auch nichts, dass die Aufmerksamkeit des Beschwerdeführers auf mehrere verkehrsrelevante Faktoren (Einordnen, Orientierung sowie Verkehrslage) gleichzeitig gerichtet sein musste. Insbesondere räumt der Beschwerdeführer selber ein, dass das Verkehrsaufkommen zur Tatzeit gering gewesen sei. Ebenso vermag der Beschwerdeführer aus seinem unbelegten Einwand, wonach sich das fragliche Signal (wohl gemeint: «*Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell*») noch vor nicht allzu langer Zeit – mutmasslich vor rund zwei Jahren – in unmittelbarer Nähe der Geschwindigkeitsmessung befunden habe, nichts zu seinen Gunsten abzuleiten. Denn selbst wenn dem so wäre, dürfte er nicht ohne Weiteres

darauf vertrauen, dass sich die Signalisation nicht verändert (vgl. Urteil des Bundesgerichts 6B_893/2010 vom 5. April 2011 E. 3.3.1 und E. 3.3.3).

Nach dem Gesagten sind keine nachvollziehbaren Gründe für die Annahme des Beschwerdeführers, er befinde sich nicht mehr innerorts, dargetan. Mithin hätte sich der Beschwerdeführer entgegen seiner Auffassung nicht im Ausserortsbereich wähen dürfen und die auf der D._____ signalisierte und bis zum Standort des Messgeräts nicht aufgehobene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erkennen und einhalten müssen. Eine Ausnahme im Sinne der Rechtsprechung liegt somit nicht vor (vgl. Erwägung 7.1 hiavor). Die Schlussfolgerung des Beschwerdegegners, wonach sich der Beschwerdeführer mit der Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit um 31 km/h im Innerortsbereich zumindest grobfahrlässig verhalten habe, ist damit nicht zu beanstanden.

7.4. Soweit der Beschwerdeführer sodann geltend macht, dass der Beschwerdegegner die subjektive Vorwerfbarkeit schematisch aus dem Strafbefehl bzw. aus der Geschwindigkeitsüberschreitung abgeleitet habe, verfängt dies nicht. Denn – wie dargelegt (vgl. Erwägung 6.4 hiavor) – hat sich der Beschwerdegegner in subjektiver Hinsicht bei der rechtlichen Würdigung des Verschuldens durchaus mit den vom Beschwerdeführer vorgebrachten Umständen auseinandergesetzt und geprüft, ob diese geeignet sind, das Verschulden zu relativieren (vgl. act. B.1 S. 9 ff.).

8. Im Ergebnis hat der Beschwerdegegner die Geschwindigkeitsüberschreitung vom 21. März 2025 zu Recht als schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG qualifiziert. Diese Qualifizierung deckt sich denn auch mit derjenigen im strafrechtlichen Verfahren (vgl. act. B.1 S. 2; siehe Erwägung 5.2 hiavor; vgl. auch Erwägung 4.2 hiavor). Die Annahme einer mittelschweren Widerhandlung gemäss Art. 16b SVG, wie dies der Beschwerdeführer beantragt, fällt daher nicht in Betracht. Der Führerausweis des Beschwerdeführers ist somit in Anwendung von Art. 16c Abs. 2 SVG zu entziehen. Nachfolgend ist auf die Dauer des Führerausweisentzugs einzugehen.

9.1.1. Nach Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG wird der Lernfahr- oder Führerausweis nach einer schweren Widerhandlung für mindestens zwölf Monate entzogen, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren Widerhandlung oder zweimal wegen mittelschweren Widerhandlungen entzogen war. Die erwähnte Rückfallfrist von fünf Jahren für die Kaskade beginnt nach der Rechtsprechung erst nach Ablauf des letzten Tages des früheren

Führerausweisentzugs (vgl. ausführlich Urteil des Bundesgerichts 1C_180/2010 vom 22. September 2010 E. 2).

9.1.2. Gemäss Art. 16 Abs. 3 SVG sind bei der Festsetzung der Dauer des Lernfahr- oder Führerausweisentzugs die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen (vgl. Erwägung 5.3 hiavor), namentlich die Gefährdung der Verkehrssicherheit, das Verschulden, der Leumund als Motorfahrzeugführer sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen; die Mindestentzugsdauer darf jedoch nicht unterschritten werden, ausser wenn die Strafe nach Art. 100 Ziff. 4 Satz 3 SVG gemildert wurde (vgl. WEISSENBERGER, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl. 2015, Art. 16 Rz. 32; dies gilt nach der Rechtsprechung auch bei Berufsschaffern: BGE 135 II 138 E. 2.4 und 132 II 234 E. 2).

9.2. Es ist unter den Verfahrensbeteiligten unbestritten, dass mit Verfügung vom 20. Januar 2022 der Führerausweis des Beschwerdeführers aufgrund einer schweren Widerhandlung für drei Monate entzogen wurde (Ablauf: 9. April 2022; vgl. act. C.1.2). Insofern ist mit dem Beschwerdegegner von einem Rückfall im Sinne von Art. 16c Abs. 2 lit. c SVG auszugehen, womit der Führerausweis des Beschwerdeführers für mindestens zwölf Monate zu entziehen ist. Da es sich bei der vorliegend verfügten Entzugsdauer von zwölf Monaten (vgl. act. C.1.9) um die gesetzliche Mindestentzugsdauer handelt, welche – abgesehen von der vorliegend nicht gegebenen Ausnahme – nicht unterschritten werden darf (vgl. Erwägung 9.1.2 hiavor), ist eine Reduktion der Entzugsdauer aufgrund der vom Beschwerdeführer vorgebrachten beruflichen Notwendigkeit des Fahrzeugführens – wie der Beschwerdegegner zutreffend festhält – ausgeschlossen. Insofern ist die verfügte Dauer des Führerausweisentzugs von zwölf Monaten nicht zu beanstanden.

10.1. Schliesslich verlangt der Beschwerdeführer im Rahmen seines Eventualantrags die Festsetzung des Beginns des Führerausweisentzugs auf sechs Monate ab Erlass des vorliegenden Beschwerdeentscheids.

10.2. Bei der Festsetzung des Vollzugsbeginns eines Warnungsentzugs – wie im Verwaltungsrecht allgemein – ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu beachten (vgl. Art. 5 Abs. 2 BV). Dieser Grundsatz fordert, dass die Vollstreckungsmassnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig sind. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die den Privaten auferlegt werden, d.h. zumutbar sein (vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, Rz. 514 m.H.). Aufgrund des

Legalitätsprinzips, der Rechtsgleichheit und der Rechtssicherheit sind die Behörden verpflichtet, Sachentscheide zu vollstrecken. Beim Entscheid über die Aufschiebung eines Warnungsentzugs sind das öffentliche Interesse, insbesondere an einem raschen Vollzug der Administrativmassnahme, um den erzieherischen Zweck am ehesten zu erreichen, und das private Interesse des betroffenen Fahrzeuglenkers an einem Aufschub des Führerausweisentzugs gegeneinander abzuwägen. Hingegen kann der Zeitpunkt des Entzugs nicht weitgehend nach den Wünschen und Bedürfnissen des betroffenen Fahrzeuglenkers festgelegt werden; die Nachteile im Zusammenhang mit einem Ausweisentzug sind Bestandteil der erzieherischen Wirkung und können nicht durch Umsetzung der für den Betroffenen vorteilhaftesten Lösung beseitigt werden. Zu vermeiden ist jedoch, dass die Massnahme über den erzieherischen Zweck hinaus den betroffenen Fahrzeuglenker besonders schwer trifft oder schikanös wird (vgl. zum Ganzen: Urteil des Kantonsgerichts Freiburg 603 2022 141 vom 8. Februar 2023 E. 4.2.2 sowie Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau WBE.2022.185 vom 8. Juli 2022 E. II/1.1 f., je m.H.).

10.3. Das Strassenverkehrsamt Graubünden verfügte am 12. September 2025 unter anderem, dass der Ausweis bis spätestens am 12. März 2026 zuzustellen bzw. persönlich abzugeben sei (vgl. act. C.1.9). Insofern hat es dem Beschwerdeführer – entsprechend der unbestrittenen Praxis bei Warnungsentzügen – einen Zeitraum von maximal sechs Monaten zur Abgabe des Führerausweises eingeräumt. Sodann ordnete auch der Beschwerdegegner in der angefochtenen Verfügung vom 11. Februar 2026 insbesondere an, dass der Beschwerdeführer den Führerausweis bis spätestens am 12. März 2026 dem Strassenverkehrsamt Graubünden zuzustellen bzw. persönlich abzugeben habe (vgl. act. B.1 S. 13). In seiner Vernehmlassung vom 13. März 2026 führte der Beschwerdegegner in diesem Zusammenhang insbesondere aus, dass gemäss seiner Praxis der Abgabezeitpunkt entweder 30 Tage nach Mitteilung der Departementsverfügung festgelegt oder am Termin gemäss Verfügung des Strassenverkehrsamts festgehalten werde, wenn dieser auf einen späteren Zeitpunkt fallen würde. Vorliegend sei versehentlich entgegen der Praxis der frühere Termin des Strassenverkehrsamts übernommen worden (vgl. act. A.3 S. 3). Das ehemalige Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden hat in seinen Urteilen U 19 26 vom 24. September 2019 und U 18 50 vom 19. Februar 2019 im Zusammenhang mit Warnungsentzügen die davon betroffenen Personen verpflichtet, den Führerausweis innert 30 Tagen seit Mitteilung des Urteils beim Strassenverkehrsamt Graubünden zu deponieren. Daran ist auch vorliegend festzuhalten.

Mit Blick auf die verschiedenen CEO-Aufgaben bzw. Verwaltungsratsmandate des pensionierten Beschwerdeführers (vgl. act. B.2) ist festzuhalten, dass weder substantiiert dargetan noch ersichtlich ist, inwiefern es ihm nicht möglich bzw. zumutbar sein soll, für die Ausübung dieser Tätigkeiten den öffentlichen Verkehr zu benützen bzw. für entsprechende Fahrten auf Dritte (z.B. Taxis, Familienangehörige, Fahrgemeinschaften bzw. Chauffeur) zurückzugreifen resp. Online-Sitzungen durchzuführen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass sich der Beschwerdeführer losgelöst von einem Führerausweisentzug auch im Krankheitsfall oder während seiner Ferien (relativ rasch) organisieren muss. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass der Beschwerdeführer selber einräumt, dass Stellvertretungen möglich seien. Eine Delegation sämtlicher Aufgaben ist aber gar nicht erforderlich. Wie erwähnt, bestehen andere Möglichkeiten, den besagten Tätigkeiten nachzugehen, selbst wenn es sich dabei teilweise um kurzfristig planbare Einsätze vor Ort handeln sollte.

Auch stand für den Beschwerdeführer angesichts seiner Stellungnahmen im Verfahren vor dem Strassenverkehrsamt Graubünden bzw. vor dem Beschwerdegegner bereits damals fest, dass er seinen Führerausweis abgeben müssen (vgl. act. C.1.8, act. C.2.1 und act. C.2.8). Würde für den Vollzug der vorliegend angefochtenen Administrativmassnahme eine noch längere Zeitspanne gewährt – nämlich eine weitere Aufschiebung von sechs Monaten, wie der Beschwerdeführer beantragt – und damit der Vollzug vollumfänglich an seine Bedürfnisse angepasst, würde die beabsichtigte erzieherische Wirkung des Warnungsentzugs in Frage gestellt (vgl. RÜTSCHÉ, a.a.O., Art. 16 N 87, wonach sich der Aufschub zeitlich in Grenzen halten müsse und nicht für mehrere Monate oder gar Jahre gewährt werden könne). Auch stünde eine derart lange Verlängerung der Vollzugsfrist in einem Spannungsverhältnis zum Grundsatz der Rechtsgleichheit. Insofern kann dem Beschwerdeführer nicht gefolgt werden, wenn er geltend macht, es wäre widersprüchlich, ihm im erstinstanzlichen Verfahren einen organisatorischen Spielraum einzuräumen, diesen Spielraum aber nach einem Rechtsmittelverfahren zu verweigern. Nach dem Gesagten wird die Ausübung der CEO- bzw. Verwaltungsratsstätigkeiten des Beschwerdeführers durch den Ausweisentzug nicht verunmöglicht; seine Situation ist denn auch nicht mit jener eines Berufschauffeurs vergleichbar. Diesen Tätigkeiten kann er – wenn auch mit gewissen Einschränkungen – auch ohne Führerausweis nachgehen. Insofern ist der Einwand des Beschwerdeführers, wonach er beruflich in besonderem Mass auf den Führerausweis angewiesen sei, zu relativieren. Ein gewisser organisatorischer, zeitlicher bzw. finanzieller Mehraufwand ist denn auch Folge eines jeden Führerausweisentzugs (vgl. BGE 122 II 21 E. 1c). Die vom Beschwerdeführer

hinzunehmenden Mehraufwände und Unannehmlichkeiten in Bezug auf seine Tätigkeiten übersteigen das übliche mit einem Führerausweisentzug zusammenhängende Mass nicht. Eine überdurchschnittliche Massnahmenempfindlichkeit ist entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers nicht auszumachen. Die Vollzugsmodalität, den Führerausweis innert 30 Tagen seit Mitteilung des vorliegenden Urteils beim Strassenverkehrsamt Graubünden zu deponieren, erweist sich somit als verhältnismässig.

11. Somit hat der Beschwerdegegner den verfügten Entzug des Führerausweises für die Dauer von zwölf Monaten gegenüber dem Beschwerdeführer zu Recht bestätigt. Die Beschwerde ist daher abzuweisen.

12. Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Gerichtskosten gestützt auf Art. 73 Abs. 1 VRG dem Beschwerdeführer aufzuerlegen. Die Staatsgebühr wird dabei praxisgemäss auf CHF 1'500.00 festgesetzt. Eine aussergerichtliche Entschädigung steht dem Beschwerdegegner nach Art. 78 Abs. 2 VRG nicht zu, da er lediglich in seinem amtlichen Wirkungskreis obsiegt.

Es wird erkannt:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. A._____ hat den Führerausweis innert 30 Tagen seit Mitteilung dieses Urteils beim _____ Strassenverkehrsamt _____ Graubünden, _____ Abteilung Administrativmassnahmen, Rohanstrasse 5, 7000 Chur, zu deponieren.
3. Die Gerichtskosten, bestehend aus

– einer Staatsgebühr von	CHF	1'500.00
– und den Kanzleiausgaben von	CHF	416.00
Total	CHF	1'916.00

gehen zulasten von A._____.
4. Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.
5. [Rechtsmittelbelehrung]
6. [Mitteilungen]